

Steuerung eines automatischen oder  
automatisierten Getriebes über Spracheingabe

5 Die Erfindung betrifft die Steuerung einer automatisch  
oder automatisiert ausgeführten Schaltung in einem Fahr-  
zeugwechselgetriebe nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

10 Automatische oder automatisierte Schaltgetriebe von  
Fahrzeugen schalten üblicherweise nach vorgegebenen Schalt-  
programmen, die verschiedene Parameter des jeweiligen Fahr-  
zeugzustandes und Fahreranforderungen in die Berechnung  
eines angemessenen Übersetzungsverhältnisses des Getriebes  
15 einfließen lassen. Bevorstehende Fahrsituationen und Ein-  
flüsse aus der Verkehrssituation auf das Fahrzeug können  
die verschiedenen Parameter erzeugenden Sensoren nicht er-  
fassen und damit einer Berechnung auch nicht zugrundelegen.  
In verschiedenen Situationen ist der aktive Eingriff des  
Fahrers erforderlich, weil er die Fahrzeugsituation, die  
20 Verkehrssituation, den Straßenzustand oder die Besonderhei-  
ten der Topographie besser beurteilen kann.

Somit kann es zu Situationen kommen, in denen das Ge-  
triebe schaltet, die aber unpassend und für den Fahrer un-  
25 angenehm sind. Dabei kann das Getriebe zu einem für den  
Fahrer unvorhersehbaren Zeitpunkt schalten oder es kann  
auch ein unvorhersehbar großer Gangwechsel durchgeführt  
werden, der der bestehenden Verkehrssituation oder Topogra-  
phie nicht angemessen ist.

30

Aus der DE 196 50 770 A1 ist beispielgebend für auto-  
matische Getriebe bekannt, die Steuerung und damit die Ver-  
stellung des Bedienhebels für verschiedene Schaltmodi des

Getriebes über eine Sprachsteuerung vorzunehmen. Dabei wird das normalerweise manuelle Einlegen eines Schaltmodus bei einem automatischen Getriebe durch die Spracheingabe ersetzt, d.h. der eingelegte Schaltmodus eines automatischen Getriebes wird durch Sprachsteuerung geändert, nicht der Wechsel eines Übersetzungsverhältnisses innerhalb des Getriebes. Welches Übersetzungsverhältnis in dem jeweiligen Schaltmodus geschaltet wird bleibt nach wie vor der Getriebebesteuerung des automatischen Getriebes überlassen.

Ein derartiges Verstellen des gewünschten Schaltmodus geschieht auch nur in wenigen Situationen des Fahrzeugbetriebes, denn wie bei einem automatischen Getriebe üblich, werden die verschiedenen Schaltmodi in der Regel im Fahrzeugstillstand eingelegt (Vorwärts, Rückwärts, Parken etc.) und dann während des Fahrbetriebs in dem jeweiligen Schaltmodus nicht mehr geändert. Die Wahl des richtigen Übersetzungsverhältnisses im jeweiligen Schaltmodus bleibt dann der Getriebebesteuerung überlassen. Dem Fahrer bleibt lediglich überlassen, welchen Schaltmodus er über die Spracheingabe wählt. Eine Änderung des geschalteten Übersetzungsverhältnisses ist dabei kaum möglich und eine fahrsituationsbezogene Änderung ist gar nicht möglich.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, bei einem automatisch oder automatisiert schaltenden Getriebe einen fahrsituationsbezogenen Wechsel des Übersetzungsverhältnisses im Getriebe zu unterstützen.

Die Aufgabe wird gelöst durch eine Vorrichtung mit den Merkmalen des Anspruchs 1 und einem Verfahren nach Anspruch 10. Ausgestaltungen sind Gegenstand von Unteransprüchen.

Bei einer Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes mit einer Einrichtung zur Spracheingabe durch den Fahrer, in der die vom Fahrer eingegebenen Sprachbefehle mit in einem Speicher abgelegten Referenz-Sprachbefehlen verglichen werden und  
5 daraus Steuersignale gebildet werden, werden in einer Getriebesteuerung des Fahrzeugwechselgetriebes die aus den Sprachbefehlen des Fahrers gebildeten Steuersignale den von der Getriebesteuerung errechneten Schaltsignalen überlagert, um daraus einen situationsgerechten Schaltbefehl für  
10 das Fahrzeugwechselgetriebe zu bilden. Dadurch kann der Fahrer das Fahrzeug fahrzeugbezogen, verkehrssituationsbezogen oder auch topographiebezogen richtig steuern. In einer vorteilhaften Ausgestaltung sind über die Einrichtung zur Spracheingabe die Anzahl der Gangsprünge beim Wechsel des Übersetzungsverhältnisses sowohl beim Hochschalten als auch beim Zurückschalten einzugeben und in einer weiteren Ausgestaltung sind spezielle Fahrprogramme wie ökonomische oder sportliche Programme oder Winterprogramme einzugeben.  
15 In einer Ausgestaltung ist über die Einrichtung zur Spracheingabe das Kriechen des Fahrzeugs zu unterdrücken. In einer vorteilhaften Ausgestaltung ist durch die Einrichtung zur Spracheingabe der Befehl, das aktuell eingelegte Übersetzungsverhältnis zu halten, einzugeben oder in einer Ausgestaltung ist eine gewünschte Anfahrübersetzung entsprechend der aktuellen Beladung oder Steigung, an der das Fahrzeug steht, einzugeben.

Eine weitere Ausgestaltung zeigt für die Einrichtung zur Spracheingabe eine Vorrichtung, die für den Fahrer leicht  
30 zugänglich ist und mit der die Benutzung der Einrichtung zur Spracheingabe freigegeben wird. Bei einer Ausgestaltung wird die Benutzung für eine vorbestimmbare Zeitspanne freigegeben und in einer Ausgestaltung ist die Vorrichtung wäh-

rend der Fahrt ausschließlich für den Fahrer selbst zugänglich ausgebildet.

5 Eine bevorstehende Verkehrssituation, wie eine die  
Durchfahrt versperrende Verkehrslichtzeichenanlage, das  
Ende eines Staus, ein Bahnübergang oder ein Fußgängerüber-  
weg werden vom Fahrer mit seinen Sinnesorganen erkannt. Das  
Gleiche gilt für das Erkennen einer bevorstehenden Steigung  
nach einer längeren Fahrt auf ebener Strecke oder das Er-  
10 reichen der Talsohle nach längerer Bergabfahrt, möglicher-  
weise unter Einsatz zusätzlicher Bremseinrichtungen des  
Fahrzeugs. Der gegebene Straßenzustand insbesondere auch in  
Folge von Witterungseinflüssen spielt für das zu schaltende  
Übersetzungsverhältnis gleichsam eine wichtige Rolle. Eben-  
15 falls kann die bevorstehende Situation eine Schaltung über  
mehrere Gangstufen erfordern oder, im Gegensatz dazu, auch  
nicht zulassen oder nicht sinnvoll erscheinen lassen. Der  
Fahrer kann entscheiden, ob eine Schaltung noch sinnvoll  
ist oder nicht. Dementsprechend wird er sie zulassen, durch  
20 die Eingabe von Sprachbefehlen korrigieren oder verhindern.

Das Schalten von Übersetzungsstufen kann je nach Fahr-  
zeugsituation sicherheitsrelevant sein. Schaltungen auf-  
grund von falscher Interpretation des Spracherkennungssy-  
25 stems, beispielsweise durch Gespräche der Mitfahrer oder  
sonstige Umgebungsgeräusche wie Straßengeräusche oder Ra-  
diogeräusche müssen deshalb zuverlässig ausgeschlossen  
sein. Es muß vermieden werden können, daß ein Mitfahrer  
einen unangebrachten Sprachbefehl abgeben kann, der zu ei-  
30 nem gefährlichen Eingriff in die Fahrzeugsteuerung wird.  
Deshalb soll ein nur vom Fahrer erreichbares Bedienungsele-  
ment vorgesehen sein, das die Eingabe von Sprachbefehlen  
zur Getriebesteuerung nur zeitweise freigibt. Dies kann ein

Tippschalter sein, der bei seiner Betätigung die Befehlseingabe für die Getriebefunktionen für eine vorbestimmte oder programmierbare Zeitspanne freigibt.

5 Die Erfindung wird anhand einer Zeichnung näher erläutert.

Die einzige Figur zeigt ein automatisiertes Getriebe 2, das über eine Steuerleitung 4, beispielsweise eine  
10 CAN-Bus-Leitung oder eine sonstige Kommunikationsbus-Leitung mit einer Getriebesteuerung 6, einem Kupplungssteller 8 und einem Gangschalthebel 10 verbunden ist. Über die Leitung 16 wird Druckluft einem Getriebesteller 14 zugeführt und über die Leitung 12 wird Druckluft dem Kupplungs-  
15 steller 8 zugeführt. Die Steuerleitung 4 ist an einer Schnittstelle 18 mit weiteren hier nicht gezeigten Elementen des Fahrzeugs verbunden, wie beispielsweise Motorelektronik (EDC), Motorbremse, ABS, ASR oder Retarder. Ebenfalls ist eine Einrichtung zur Spracheingabe 20 an die  
20 Steuerleitung 4 angeschlossen. In der Einrichtung 20 befindet sich ein Speicher 22 für Referenz-Sprachbefehle. Ein Mikrofon 24 zur Eingabe der Sprachbefehle durch den Fahrer ist mit der Einrichtung 20 verbunden. An dem Gangschalthebel 10 ist ein Knopf 26 vorgesehen, mit dem der Fahrer die  
25 Eingabe von Sprachbefehlen freigeben kann. Ein derartiger Knopf kann auch als Lenkstockhebel an einem hier nicht gezeigten Lenkrad vorgesehen sein. Der Knopf kann auch direkt am Lenkrad auf dessen Oberfläche oder im Griffbereich am Lenkradkranz angeordnet sein.

Bezugszeichen

|    |    |                               |
|----|----|-------------------------------|
|    | 2  | Getriebe                      |
| 5  | 4  | Steuerleitung                 |
|    | 6  | Getriebebesteuerung           |
|    | 8  | Kupplungssteller              |
|    | 10 | Gangschalthebel               |
|    | 12 | Leitung                       |
| 10 | 14 | Getriebebesteller             |
|    | 16 | Leitung                       |
|    | 18 | Schnittstelle                 |
|    | 20 | Einrichtung zur Spracheingabe |
|    | 22 | Speicher                      |
| 15 | 24 | Mikrofon                      |
|    | 26 | Knopf                         |

P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder  
5 automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) mit einer Ein-  
richtung zur Spracheingabe (20) durch den Fahrer, in der  
die vom Fahrer eingegebenen Sprachbefehle mit in einem  
Speicher (22) abgelegten Referenz-Sprachbefehlen verglichen  
werden und daraus Steuersignale gebildet werden, dadurch  
10 g e k e n n z e i c h n e t , daß in einer Getriebesteue-  
rung (6) die aus den Sprachbefehlen des Fahrers gebildeten  
Steuersignale den von der Getriebesteuerung (6) errechneten  
Schaltsignalen überlagert werden, um daraus einen situati-  
onsgerechten Schaltbefehl für das Fahrzeugwechselgetriebe  
15 (2) zu bilden.

2. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder  
automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) nach An-  
spruch 1, dadurch g e k e n n z e i c h n e t , daß  
20 über die Einrichtung zur Spracheingabe (20) die Anzahl der  
Gangsprünge beim Wechsel des Übersetzungsverhältnisses so-  
wohl beim Hochschalten als auch beim Zurückschalten einzu-  
geben sind.

25 3. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder  
automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) nach An-  
spruch 1 oder 2, dadurch g e k e n n z e i c h n e t ,  
daß über die Einrichtung zur Spracheingabe (20) spezielle  
Fahrprogramme wie ökonomische oder sportliche Programme  
30 oder Winterprogramme einzugeben sind.

4. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß über die Einrichtung zur Spracheingabe (20) der Befehl, das Kriechen des Fahrzeugs zu unterdrücken, einzugeben ist.

5. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß über die Einrichtung zur Spracheingabe (20) der Befehl, das aktuell eingelegte Übersetzungsverhältnis beizubehalten, einzugeben ist.

6. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß über die Einrichtung zur Spracheingabe (20) eine gewünschte Anfahrübersetzung einzugeben ist.

7. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß für die Einrichtung zur Spracheingabe (20) eine Vorrichtung (26) vorgesehen ist, die für den Fahrer leicht zugänglich ist und mit der die Benutzung der Einrichtung zur Spracheingabe (20) freigegeben wird.

8. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Vorrichtung (26) die Spracheingabe für eine vorbestimmbare Zeitspanne freigibt.



9. Vorrichtung zum Schalten eines automatischen oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) nach Anspruch 7 oder 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Vorrichtung (26) während der Fahrt ausschließlich für den Fahrer zugänglich ist.

10. Verfahren zum Schalten eines automatischen oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) bei dem in einer Einrichtung zur Spracheingabe (20) durch den Fahrer, in der die vom Fahrer eingegebenen Sprachbefehle mit in einem Speicher (22) abgelegten Referenz-Sprachbefehlen verglichen werden und daraus Steuersignale gebildet werden, dadurch gekennzeichnet, daß in einer Getriebesteuerung (6) die aus den Sprachbefehlen des Fahrers gebildeten Steuersignale den von der Getriebesteuerung (6) errechneten Schaltsignalen überlagert werden, um daraus einen situationsgerechten Schaltbefehl für das Fahrzeugwechselgetriebe (2) zu bilden.

Zusammenfassung

Steuerung eines automatischen oder  
5 automatisierten Getriebes über Spracheingabe

Bei einer Vorrichtung zum Schalten eines automatischen  
oder automatisierten Fahrzeugwechselgetriebes (2) mit einer  
10 Einrichtung zur Spracheingabe (20) durch den Fahrer, in der  
die vom Fahrer eingegebenen Sprachbefehle mit in einem  
Speicher (22) abgelegten Referenz-Sprachbefehlen verglichen  
werden und daraus Steuersignale gebildet werden, werden in  
einer Getriebesteuerung (6) die aus den Sprachbefehlen des  
15 Fahrers gebildeten Steuersignale den von der Getriebesteue-  
rung (6) errechneten Schaltsignalen überlagert, um daraus  
einen situationsgerechten Schaltbefehl für das Fahrzeug-  
wechselgetriebe (2) zu bilden.

20 Figur

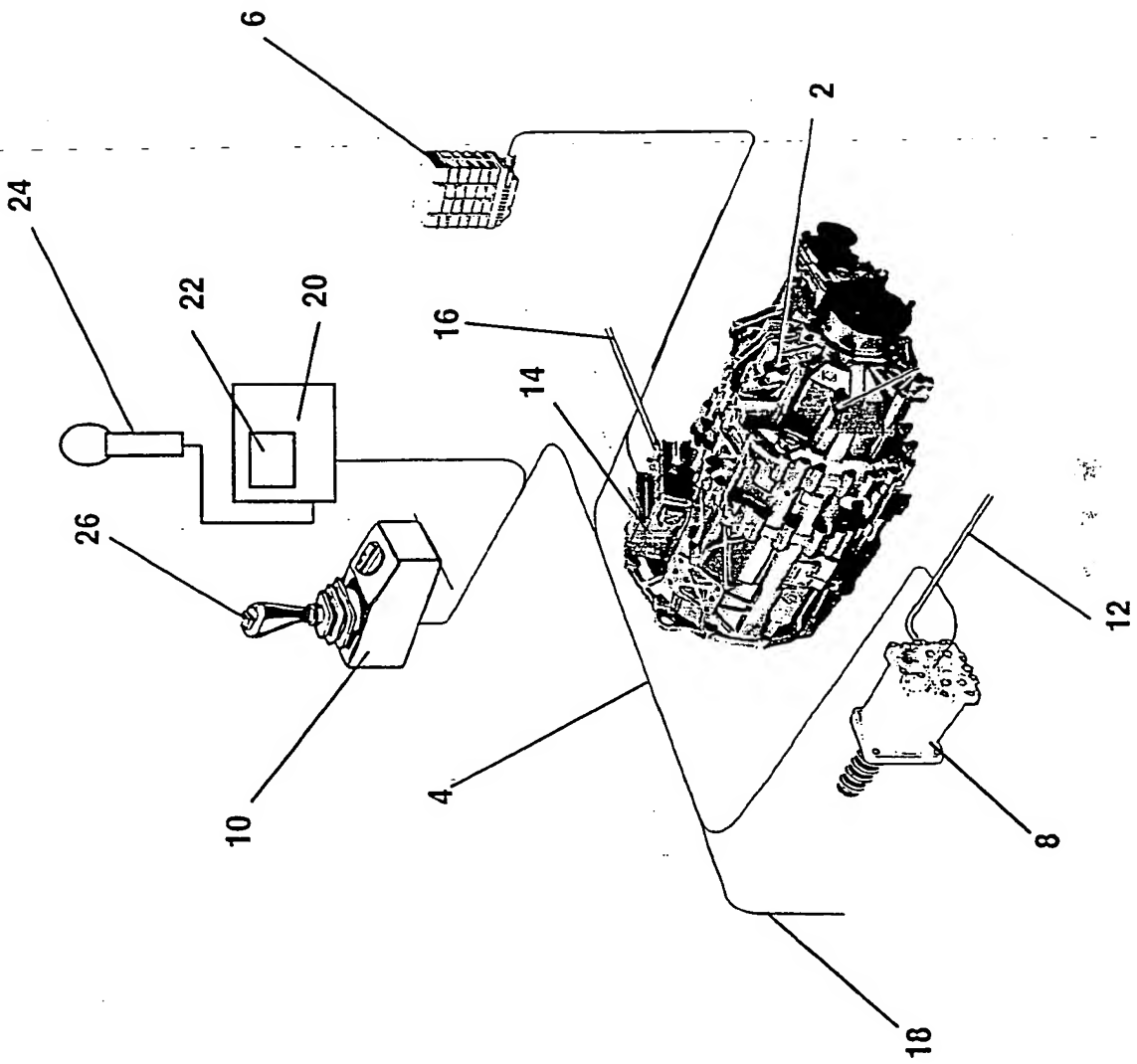


Fig.

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**